

ние», международные форумы, научно-технические конференции и другие информационные мероприятия.

Реализация запланированных мер позволит в значительной степени повысить энергетическую безопасность страны, модернизировать и обеспечить высокую надежность основных производственных фондов топливно-энергетического комплекса, оптимизировать топливно-энергетический баланс за счет увеличения использования местных видов топлива и возобновляемых источников энергии, повысить эффективность использования энергоресурсов, снизить издержки при добыче, транспортировке и потреблении топливно-энергетических ресурсов и повысить конкурентоспособность отечественной продукции.

В условиях мирового финансового кризиса и ограниченности ресурсного потенциала повышение эффективности использования топливно-энергетических ресурсов приобретает для республики особое значение. Экономия становится не просто обязательным принципом хозяйствования, но и стратегическим требованием поддержания национальной безопасности страны.

Литература

1. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года // Министерство экономики Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2015. – Режим доступа: http://www.economy.gov.by/dadvfiles/001251_55175_NSUR.pdf. – Дата доступа: 09.11.2015.

Использование сертификации в качестве инструмента управления конкурентоспособностью продукции станкостроительного предприятия

*Василенко И. Г., магистрант ГГТУ имени П. О. Сухого,
науч. рук. Соловьева Л. Л., канд. эк. наук, доц.*

В условиях глобальной экономической интеграции особую актуальность приобретают проблемы, связанные с обеспечением конкурентоспособности отечественных станкостроительных предприятий.

Так, появление потенциально новых рынков сбыта продукции отечественного станкостроения обуславливает изменение правил ведения конкурентной борьбы с учетом обязательного соответствия предлагаемых товаров нормативным требованиям к продукции на новых рынках. Возможность успешного выхода белорусских станкостроительных предприятий на данные потенциально новые рынки определяется наличием механизма управ-

ления их конкурентоспособностью, обеспечивающего выявление необходимых для адаптации к новому рынку характеристик продукции и реализацию требуемых изменений в продукции в процессе ее проектирования.

В этих условиях в качестве инструмента управления конкурентоспособностью станкостроительного предприятия предлагается рассматривать сертификацию станкостроительной продукции, позволяющую учесть особенности требований потенциально новых рынков к станкостроительной продукции на этапе ее проектирования, определяя нижнюю границу результативности станкостроительного предприятия во внешней среде.

В еврозоне европейский стандарт основан на консенсусе, который отражает социальные и экономические интересы стран-членов Европейского комитета по стандартизации (CEN), фонд стандартов которых составляет более 18 000 [1]. Если комитетом принимается стандарт, то он обязателен к соблюдению всеми странами-участницами, национальные стандарты в этом случае утрачивают силу [2]. Существуют также стандарты ISO/EN, совместно принятые на международном и национальном уровнях (например, EN ISO 15641:2001 Фрезы для высокоскоростной обработки. Требования к безопасности) [2].

Применение сертификации в качестве инструмента управления конкурентоспособностью станкостроительного предприятия на этапе проектирования станкостроительной продукции предполагает использование последовательных действий учета требований внешней среды к ее конкурентоспособности. Это:

- Изучение меняющихся условий внешней среды;
- Изучение нормативно-правовой базы, касающейся продукции данного рынка;
- Определение возможностей предприятий по достижению полученных требований.
- Составление будущих характеристик новой станкостроительной продукции.

Характеристики станкостроительной продукции, полученные в результате применения алгоритма определения количественных требований внешней среды, целесообразно использовать при формировании технического задания на научно-исследовательскую работу (НИР).

Процедуры определения количественных требований внешней среды к конкурентоспособности станкостроительной продукции таковы:

- Выделение основных конкурентов на основе сегментации нового рынка;
- Отбор стандартов этого рынка;
- Определение количественных характеристик конкурентоспособности станкостроительной продукции;
- Занесение данных в сводную таблицу и их сопоставление.

Таким образом, применение алгоритма определения количественных требований внешней среды позволяет установить нижнюю границу конкурентоспособности станкостроительной продукции на потенциально новых рынках, определяемую стандартами, действующими на данных рынках. Последующее прохождение станкостроительным предприятием процедуры принятия декларации о соответствии как в отечественном органе по сертификации, так и в зарубежном, позволяет сформировать необходимые атрибуты продукции для обеспечения ее конкурентоспособности на новых рынках.

Отличительной особенностью предлагаемого алгоритма является то, что получаемые количественные характеристики станкостроительной продукции соответствуют требованиям как отечественных, так и зарубежных стандартов, включенных в рассмотрение при реализации алгоритма. Тем самым определяется нижняя граница конкурентоспособности станкостроительной продукции и возможность ее повышения путем закрепления в техническом задании на НИР соответствующих характеристик, превышающих минимальные, определенные отечественными нормативными документами, до уровня, обеспечивающего конкурентоспособность продукции на рассматриваемом рынке.

Литература

1. Общие сведения о CEN / Официальный сайт Европейского комитета по стандартизации. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cen.eu/cen/pages/default.aspx>. – Дата доступа: 30.10.2015.
2. Международный центр по сертификации / ICQC. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://icqc.eu/ru/en-standards.php>. – Дата доступа: 29.10.2015.

Развитие водного транспорта в Республике Беларусь и перспективы его использования

*Ващило А. А., асп. БГЭУ,
науч. рук. проф. Бондарь А. В., д-р эк. наук*

Интенсивное строительство сети автодорог и автомобилизация населения переориентировали пассажирские перевозки с водного транспорта на автомобильный, который позволяет перемещаться с более высокой скоростью, является универсальным и более доступным. Однако грузовые перевозки внутренним водным транспортом не теряют своего значения и в 21-м веке. Большая грузоподъемность, низкая себестоимость перевозок, экологичность позволяют утверждать, что внутренний водный транспорт является перспективным. За 2014 год в Республике Беларусь им было перевезено 3,7 млн тонн грузов и 258 тыс. пассажиров [1].